

Kopia till

Enheten för immaterialrätt och transporträtt
JU.L3@regeringskansliet.seJustitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar på promemoria Ds 2023:29 om 2018 års ändringar i fördraget om internationell järnvägstrafik

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker promemorians förslag då myndigheten anser det naturligt att EST placeras som en bilaga till järnvägssäkerhetslagen (2022:367) samt att myndigheten utses till tillsyns- och tillståndsmyndighet. Myndigheten tillstyrker även att det genomförs ändringar i bilagorna CUI till järnvägstrafiklagen (2018:181) respektive ATMF till järnvägstekniklagen (2022:366) för att följa de beslutade fördragsändringarna.

Då såväl järnvägssäkerhetslagen som EST utgår från regleringen i direktiv (EU) 2016/798¹ är det lämpligt att EST placeras som bilaga till järnvägssäkerhetslagen. Transportstyrelsen är vidare tillsynsmyndighet enligt järnvägssäkerhetslagen vilket gör det lämpligt att myndigheten utför de uppgifterna enligt EST. Myndigheten håller vidare med om att det är en formell åtgärd utan någon nämnvärd praktisk betydelse att utse Transportstyrelsen till tillsyns- och tillståndsmyndighet.

Transportstyrelsen lämnar nedan förslag på ändringar i föreslagna svenska översättningar. Det är de franska och engelska språkversionerna som har rättslig betydelse, men myndigheten anser ändå att det är viktigt att den svenska översättningen är korrekt, förståelig och motsvarar begrepp som används i andra regleringar, till exempel direktiv (EU) 2016/798 och dess sekundärlagstiftning.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102–149)

Förslag till lag om ändring av järnvägstrafiklagen (2018:181)

Föreslagen lydelse, bilaga

Transportstyrelsen har några förslag till ändringar i den svenska översättningen i förslaget till ändring av bilagan. Även om det är de franska och engelska språkversionerna som utgör lagtexten tror vi att de föreslagna ändringarna i översättningen ökar förståelsen av bestämmelserna.

I artikel 8 § 2 punkt 1 noterar vi att uttrycket "la gestion de l'infrastructure ferroviare/the management of the railway infrastructure" har översatts till "handhavandet av järnvägsinfrastrukturen". Vi föreslår att frasen översätts till "förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen", som är ett mer vedertaget uttryck i branschen.

I artikel 3 f) är definitionen "licence" översatt till "tillstånd". Däremot har "licence" översatts med "licens" i artikel 3 c) och i artikel 5 bis § 3. Vi föreslår att definitionen översätts med "licens" eftersom definitionen då blir tydligare i vilken tillståndsform som avses.

Jämför prop. 2014/15:58, s 40

"Bestämmelserna i CUI om bl.a. nyttjandeaftalets innehåll samt transportörens och infrastrukturförvaltarens skyldigheter påverkar inte de skyldigheter parterna i avtalet kan ha enligt gällande nationell rätt i den stat där infrastrukturen finns eller som följer av EU-rätten (artikel 5 bis). Det innebär t.ex. att krav på försäkring eller intyg som uppställs i EU-rätten eller annan nationell rätt måste följas vid avtal som ingås enligt CUI (jfr artikel 5.3 i CUI). Bland annat måste hänsyn tas till de EU-förpliktelser som är genomförda i järnvägslagen (2004:519) [sedermera järnvägsmarknadslagen (2022:365) och järnvägssäkerhetslagen]. Dessa offentlighetsrättsliga bestämmelser anger t.ex. förutsättningarna för att licens och säkerhetsintyg ska beviljas, vilket i sin tur är villkor för att få bedriva järnvägstrafik."

Förslag till lag om ändring av järnvägssäkerhetslagen (2022:367)

Föreslagen lydelse, bilaga

Transportstyrelsen lämnar förslag till språkliga ändringar och förtydligande av den svenska översättningen i den nya bilaga som föreslås inkorporera EST i järnvägssäkerhetslagen. Även om det är de franska och engelska språkversionerna som utgör lagtexten tror vi att föreslagna ändringar i översättningen dels ökar läsbarheten, dels förståelsen av bestämmelserna.

Vi föreslår att översättningen av "surveillance/supervision" i artikel 1 ändras till "tillsyn", för överstämmelse med översättningen av definitionen "surveillance/supervision" i artikel 2 i).

Vi föreslår att översättningen av "opérations/operations" i artikel 2 h) ändras från "tågtrafiken" till det mer generella "järnvägstrafiken". Eftersom det, i

vår uppfattning, snävare uttrycket ”tågtrafiken” kan innebära att läsaren avgränsar säkerhetsstyrningssystemets syfte till att endast garantera en säker tågdrift och utesluta den tillhörande växlingsverksamheten, vilket vi menar omfattas i den mer generella franska och engelska lydelsen. Att hela järnvägsverksamheten omfattas menar vi även framgår i de till EST kommande kompletterande kraven på ett säkerhetsstyrningssystem².

Översättningen av ”trains en trafic international/trains in international traffic” i artikel 7 § 1-4 är inte konsekvent. Både ”internationell tågtrafik” och ”internationell järnvägstrafik” används för samma lydelse. Vi föredrar att ”internationell järnvägstrafik” används för att läsaren inte ska avgränsa ansvaret till enbart tågdrift.

Översättningen av "évaluations de la conformité/conformity assessment" i artikel 5 § 3, första och andra stycket, bör ändras till "bedömningar av överensstämmelse". Vi menar att "konformitetsbedömningar" är ett ordval som kan vara svårt att förstå.

I artikel 8 § 3 a) föreslår vi en ändrad ordföljd i texten för att underlätta läsningen. Vårt förslag är ”en gemensam säkerhetsmetod om krav på säkerhetsstyrningssystemet som ska tillämpas av tillståndsmyndigheterna...”.

I artikel 8 § 3 c) har ”risk evaluation” översatts till ”riskutvärdering”. Vi föreslår att översättningen ändras till ”riskvärdering”, för att undvika begreppsförvirring. Vårt förslag baseras på fördragets enhetliga tekniska föreskrifter Common Safety Method on risk evaluation and assessment (UTP GEN-G)³, som ska tillämpas genom artikel 8 § 3 c). De enhetliga tekniska föreskrifterna UTP GEN-G är att likställa med EU-förordning (EU) nr 402/2013⁴, vilken har samma titel i den engelska versionen. "Risk evaluation" har i titeln på den svenska versionen översatts till "riskvärdering".

I artikel 3 § 3 anser vi att översättningen av ”impliqués dans l’exploitation des trains/involved in the operation of trains” är något missvisande och den är heller inte konsekvent. Vi föredrar och föreslår översättningen av samma fras i artikel 7 § 2: ”Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som är

² [TECH-21013-WGT45-5.3 v3 draft Annex A of EST CSM on SMS Requirements.pdf \(otif.org\)](#) (länk 2023-11-15)

³ [UTP-GEN-G-2024-e-in-force.pdf \(otif.org\)](#) (länk 2023-12-05)

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (EUT L 121, 3.5.2013, s. 8–25)
Commission implementing regulation (EU) No 402/2013 of 30 April 2013 on the common safety method for risk evaluation and assessment and repealing Regulation (EC) No 352/2009 (EUT L 121, 3.5.2013, p. 8–25)

involverade i driften av internationell tågtrafik”, se dock tidigare synpunkt om ”tågtrafik” och ”järnvägstrafik”.

I artikel 6 § 3 om tillsynsmyndigheten står det: ”underrätta generalsekreteraren om *statens* tillsynsmyndighet”. Motsvarande text om tillståndsmyndigheten i artikel 4 § 2 har lydelsen ”underrätta generalsekreteraren om *dess* tillståndsmyndighet”. Översättningen är inte konsekvent.

Den svenska översättningen i artikel 7 § 2 fångar inte riktigt vad bestämmelsen säger. I den franska och engelska texten står ”*maîtriser tous les risques de sécurité/shall control all safety risks*”. Vi menar att med detta avses att man ska ha kontroll på alla risker snarare än att kontrollera dessa. Ordet ”kontrollera” är i vår mening för oprecist. Vi föreslår därför att den svenska texten skrivs ”ska ha kontroll på samtliga säkerhetsrisker”.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande avdelningschef Lena Ersson, enhetschef Viola Härenby, sektionschef Maria Jäderholm, jurist Allan Lunnerdal och utredare Jerker Stubbans, den senare föredragande.

Ann-Cathrine Wikström
Ställföreträdande generaldirektör